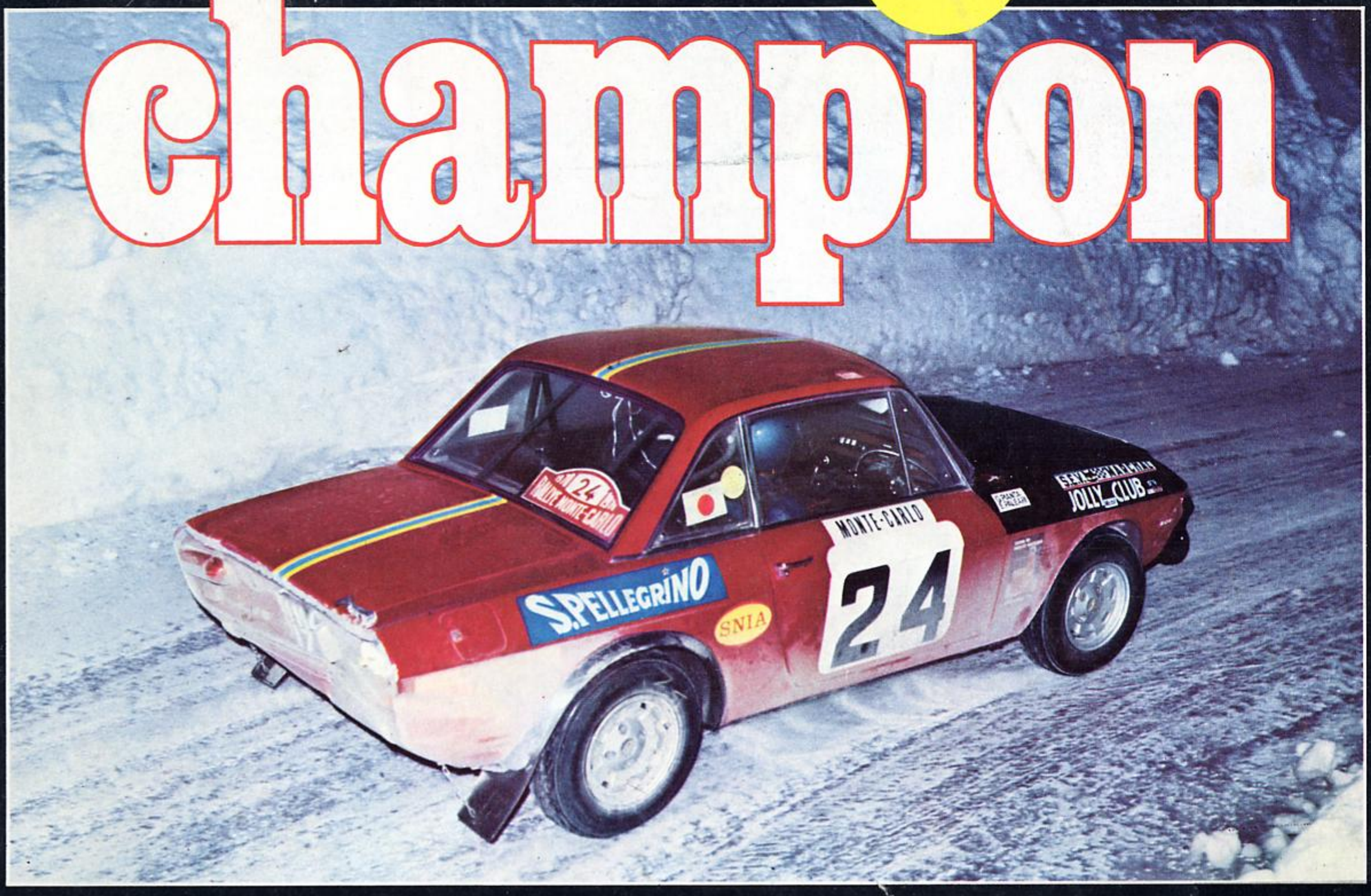
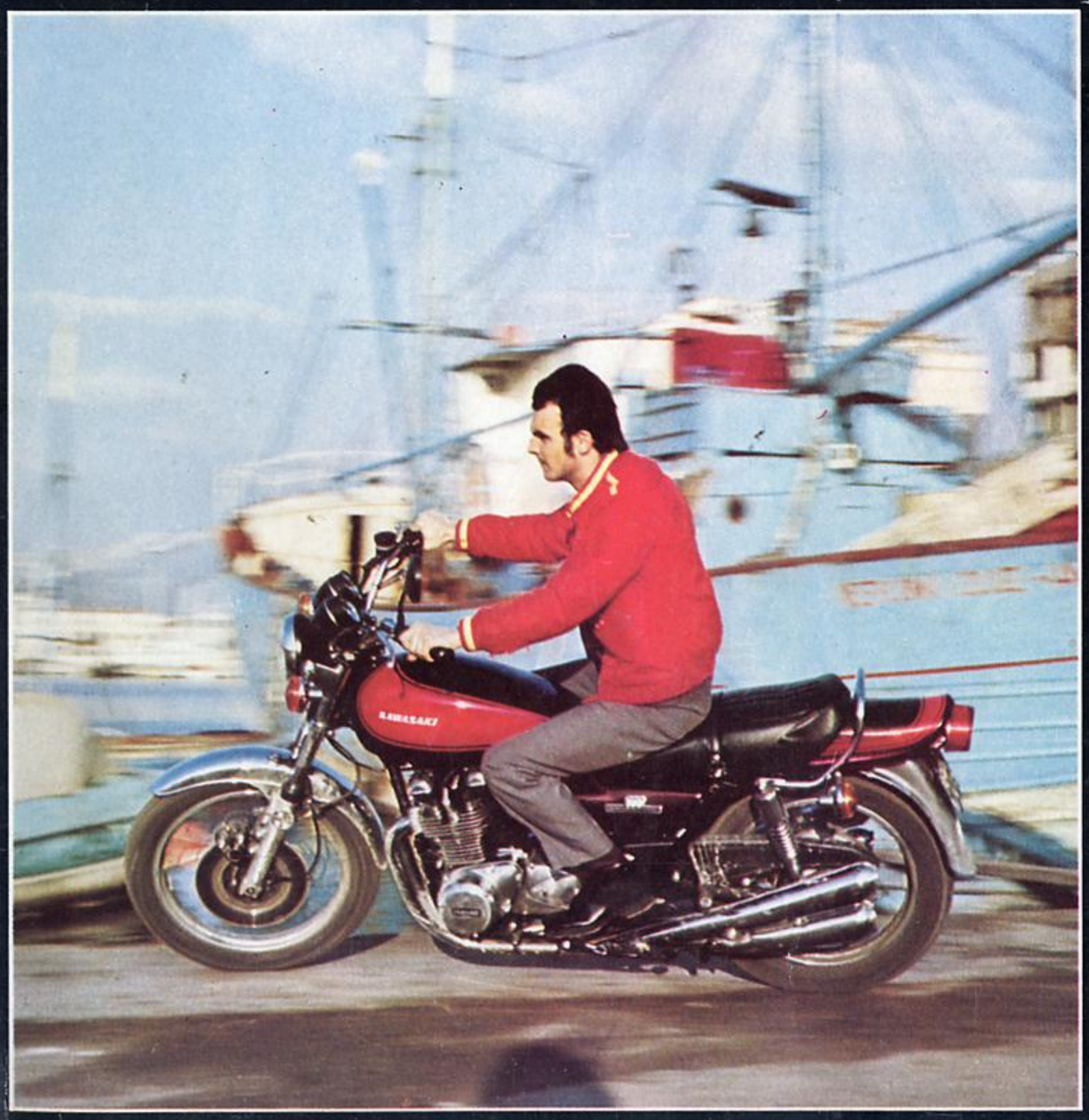
champion





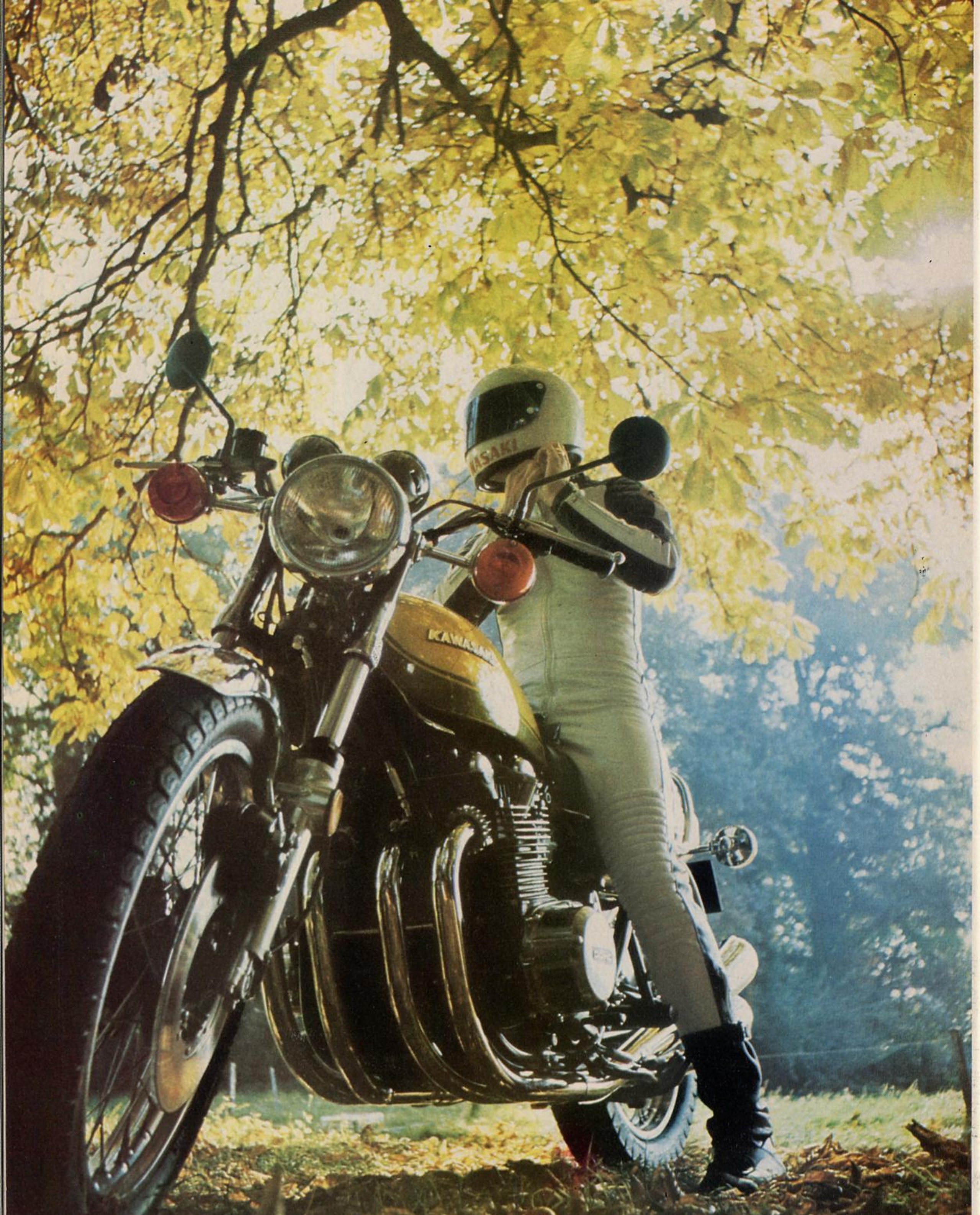
Monte-Carlo : essai Alpine 1800

Match : Mini-Cooper Simca Rallye 2

200 km/h : essai 900 Kawasaki

HOMME N°1

N° 85 - 15 Janvier
au 15 Février 1973
France : 4,00 F - Suisse : 4,00 FS - Italie : 600 L
Canada : $ 0,70 - Belgique : 40 FB


KAWASAKI

900 cc KAWASAKI

... et puis vint la Z1

par Christian Lacombe

Ils ont osé sauter le pas. Faire une 900cc 4 cylindres de 82 cv, une super Bike. Mais d'abord, pourquoi ce monstre superbe ?... Et d'abord, est-ce bien un monstre ? 900cc, ça impressionne son monde. Mais en réalité, la Z1 n'est ni plus grosse ni plus lourde que la 750 Honda. Pourquoi cette escalade de la cylindrée ? Il ne semble pas que le marché ait réclamé à cors et à cris une « plus de 750... »
Mais pour Kawasaki, il fallait faire quelque chose de différent de la 750 quatre cylindres bien connue.
Les chevaux d'une 900cc sont un sérieux argument de vente.
Et puis, surtout, les 900cc ont permis d'appliquer les normes strictes de la loi anti-pollution américaine. La Z1 est la moto la moins polluante du monde. Bon. Mais pour qui cette super bike de 82 cv ? On est tenté de répondre pour tous, enfin tous ceux qui ont les moyens de se l'offrir (14 560 f).
La 900cc Z1, c'est la puissance docile.
Nul besoin d'être un champion pour la piloter ; Seulement vous n'utiliserez pas toute sa puissance. Les 82 cv vont se chercher à 8500 t/mn, et beaucoup s'estimeront comblés en ne poussant les régimes qu'à 7000 t/mn. Et croyez bien que déjà, ça accélère « velu », c'est à dire très fort en jargon motard !

Une beauté discutée

La réflexion revenant le plus souvent au sujet du « design » de la Z1 est qu'elle rappelle quelque chose... en l'occurence de la 750 Honda. Cela ne peut évidemment pas passer pour un défaut, mais c'est aussi un manque d'originalité. L'esthétique du moteur est la plus discutée, les partisans restent béats d'admiration devant l'ailettage noir mat et le double ACT, les détracteurs reprochent le manque de netteté dans les lignes et le noir mat. Tous sont par ailleurs d'accord pour reconnaître que le garde boue arrière est disgracieux, mais combien efficace. Pour mon compte, dans l'ensemble, je la trouve fort belle et Grande Dame.

De plus en plus raffinée

La selle amovible a une forme particulièrement bien étudiée, elle se rétrécit sur l'avant, s'arrondit sous les cuisses, ne gêne pas et offre une excellente position de conduite. Sous la selle sont rangés, côte à côte, le filtre à air facilement accessible, la batterie 12 v 14A, la trousse à outils copieusement garnie — il y a même une clé BTR pour le bouchon de vidange et une jauge pour le jeu de soupapes —. Plus en arrière encore, on trouve un logement curieux, sorte de petit tiroir dans lequel on peut ranger manuel d'entretien et carte routière. C'est pratique, il fallait y penser. De petits crochets servent à accrocher les casques. Ensuite, on « ferme la selle » à clé. Cette même clé sert pour l'antivol et le contact. Le réservoir, très 1930, a la classe, et un bouchon à ouverture rapide. Sur le catalogue, il est dit qu'il contient 18 litres. Vilain mensonge... On fait le plein ras bord avec 15,8 litres. Aucun tuyau ne relie les deux compartiment du réservoir, et il faut coucher la moto sur la gauche pour récupérer le précieux liquide si l'on tombe en panne sèche.
D'origine, le guidon est plutôt grand, il procure une position « relaxe » en-dessous de 140 km/h, mais fatigante au-delà à cause de la prise au vent. Les commandes sont parfaites. A droite le bouton du démarreur, le coupe circuit et le contacteur veilleuses-code. A gauche l'avertisseur, les clignotants

et l'appel de phare en poussant vers le haut le curseur code-phare. Les rétroviseurs légèrement profilés sont très chic en noir mat. Profilés aussi sont les compteurs-compte-tours. L'indicateur de vitesse comporte un totalisateur journalier dont la remise à zéro est aisée grâce à une grosse molette. Cet instrument est utile pour contrôler l'autonomie. Entre les cadrans, le contacteur, une cavité pour y mettre le porte clé qui ainsi ne baguenaude pas au vent et 4 voyants lumineux : de droite à gauche, huile, plein phare, clignotants et point mort. Rien ne manque.

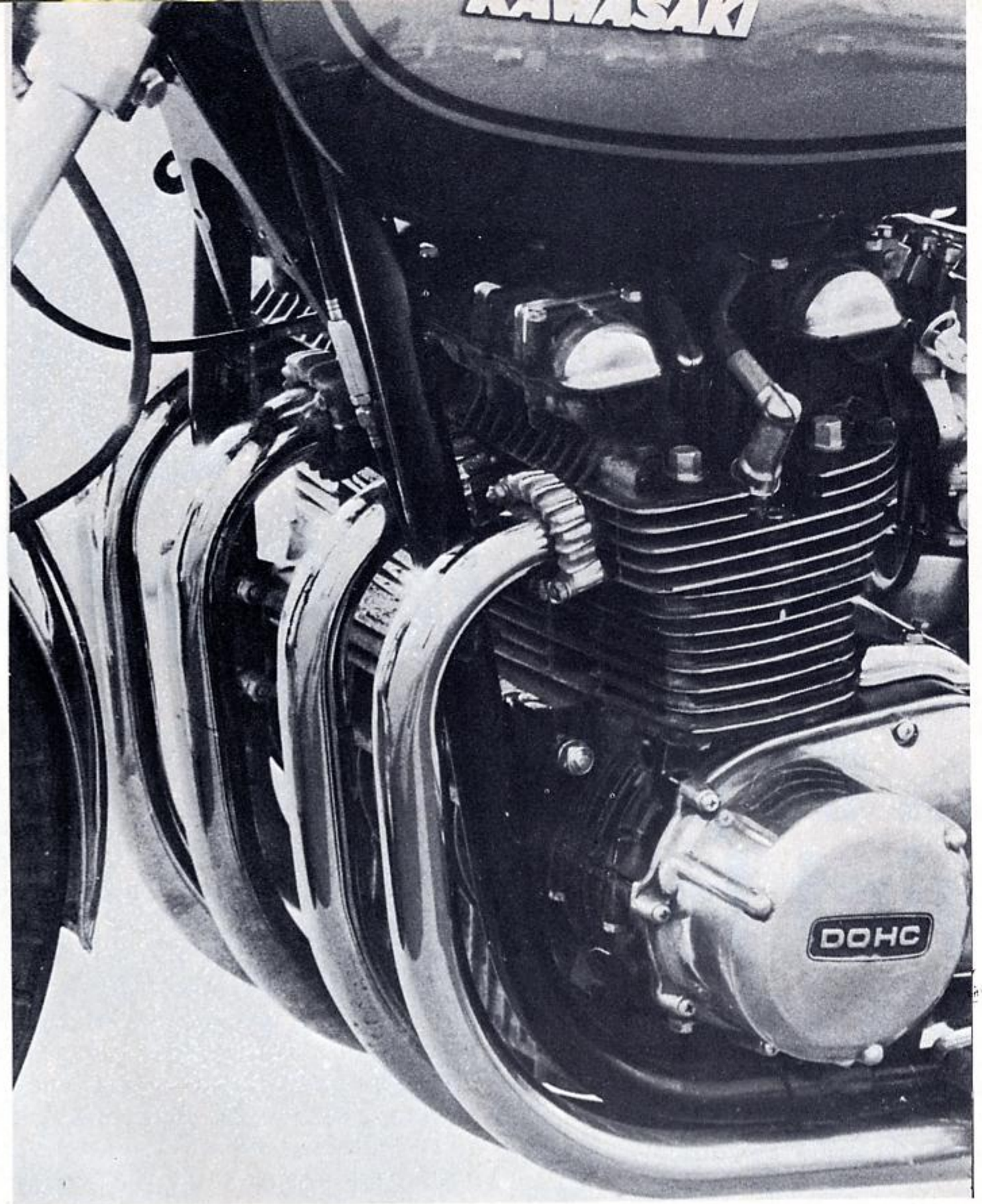
La finition de la Z1 semble sans défaut. Ainsi les carters plastique sous la selle cachent à droite toute l'installation électrique avec fusible de rechange et voyant du niveau de la batterie. A gauche on trouve un réservoir d'huile servant uniquement à alimenter une pompe règlable en débit, entraînée par un arbre de boîte et qui graisse la chaîne secondaire proportionnellement à sa vitesse de rotation (5cc par heure à 1500 t/mn). Quel luxe... et utile avec ça. La chaîne secondaire est d'une taille peu commune, on n'en a jamais vu d'aussi grosse sur une moto de grande série. En 2000 kms parcourus à 140/150, nous ne l'avons retendue qu'une fois. Grâce au gros garde-boue arrière, aucune projection d'huile ne viendra souiller le dos du passager. Par contre, le dit passager appréciera peu la position de ses repose pieds, qui sont perchés bien haut.

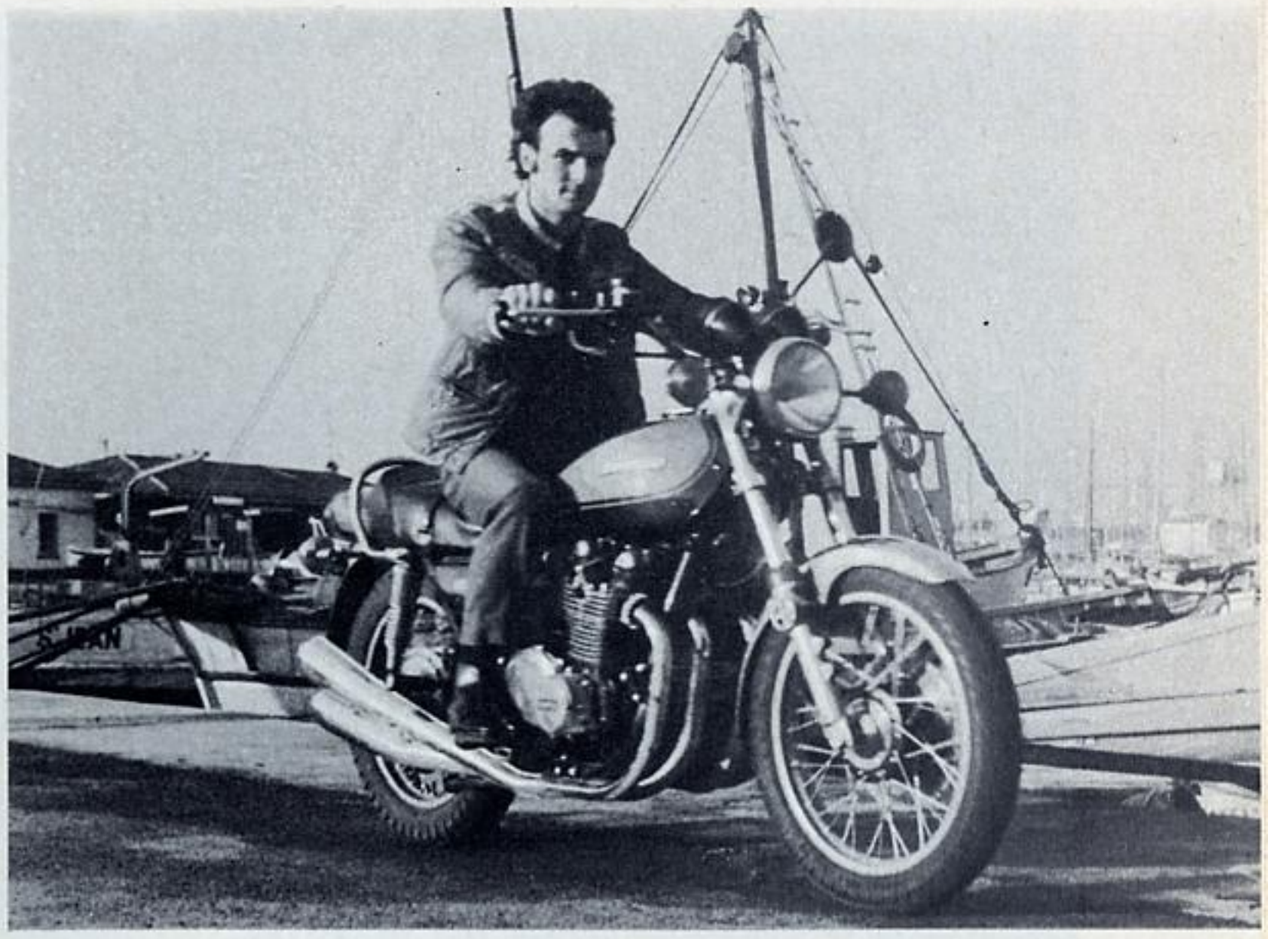
Pour une machine pesant 230 kg à vide, le béquillage est étonnamment facile.

les roues sont de classiques 325 × 19 à l'avant et 400 × 18 à l'arrière, avec jantes acier. Le frein arrière est une simple came de 200 mm, celui là-même que l'on retrouve sur la plupart des grosses cylindrées japonaises. On n'attendait pas moins qu'un frein à disque à l'avant. Sur la fourche téléscopique, des attaches sont prévues pour en monter un second. Les pastilles que vous voyez sur les bras de fourches servent à fixer des catadioptres obligatoires aux USA. Les amortisseurs arrière sont règlables en 5 positions, dont la plus souple est encore un peu dure. Le cadre a changé dix fois de dessin avant d'arriver au stade définitif, qui ressemble beaucoup à un classique Featherbed Norton. L'essentiel, n'est-ce pas, est de suivre le bon exemple. Les tubes supérieurs sont suffisamment éloignés de la culasse pour en permettre le démontage, ainsi que celui des cylindres, sans sortir le moteur du cadre.

De la mécanique faite pour durer

Le moteur tout alu est donc un 4 cylindres de 903cc développant 82cv à 8500 t/m. La culasse est à double arbre à cames en tête. Ces arbres à cames sont entraînés par une chaîne sérieusement guidée, et le règlage du jeu des soupapes se fait au moyen de pastilles. Le remplacement de ces pastilles doit être fait en atelier, mais tout un chacun peut vérifier le jeu tous les 600 kms. Il suffit d'ôter le réservoir et le couvre ACT avec les outils de la trousse. Le manuel d'entretien explique clairement cette opération, et bien d'autres. Les pistons sont compressés à 8,5 à 1, ce qui est peu et autorise l'emploi d'essence ordinaire moins polluante que le super, plus riche en plomb. L'embiellage repose sur six roulements et, chose rare sur une pareille cylindrée, les têtes de bielles sont montées sur roulement à aiguilles. Autre particularité, la transmission primaire se fait par pignons à taille droite. La prise de force se situe entre les deux cylindres de droite. L'embrayage est impressionnant : voyez la grosseur du carter côté droit, là ou se trouve un voyant. Ce voyant indique le niveau d'huile dans le moteur, qui doit être jugé moteur froid et moto sur la béquille centrale. Les vapeurs d'huile qui circulent dans les carters sont recyclées, ceci pour répondre à une norme anti pollution, tout comme les sièges de soupapes, en acier spécial, sont garantis sans fuite. Comme sur les Honda, le démarreur électrique se loge derrière les deux cylindres de gauche, sous une trappe de visite chromée. La boîte de vitesse renferme 5 rapports, et l'allumage batterie-bobine complète ce tableau technique. Nous allions oublier les 4 carburateurs Mikuni de 28 mm actionnés par une rampe et dont le règlage de ralenti se fait au moyen d'une seule vis. Par contre, deux câbles actionnent la rampe, un pour ouvrir les gaz, l'autre pour les fermer. De l'avis des techniciens consultés, la mécanique de la Z1 inspire confiance, et l'essai ne démentira pas cette impression.





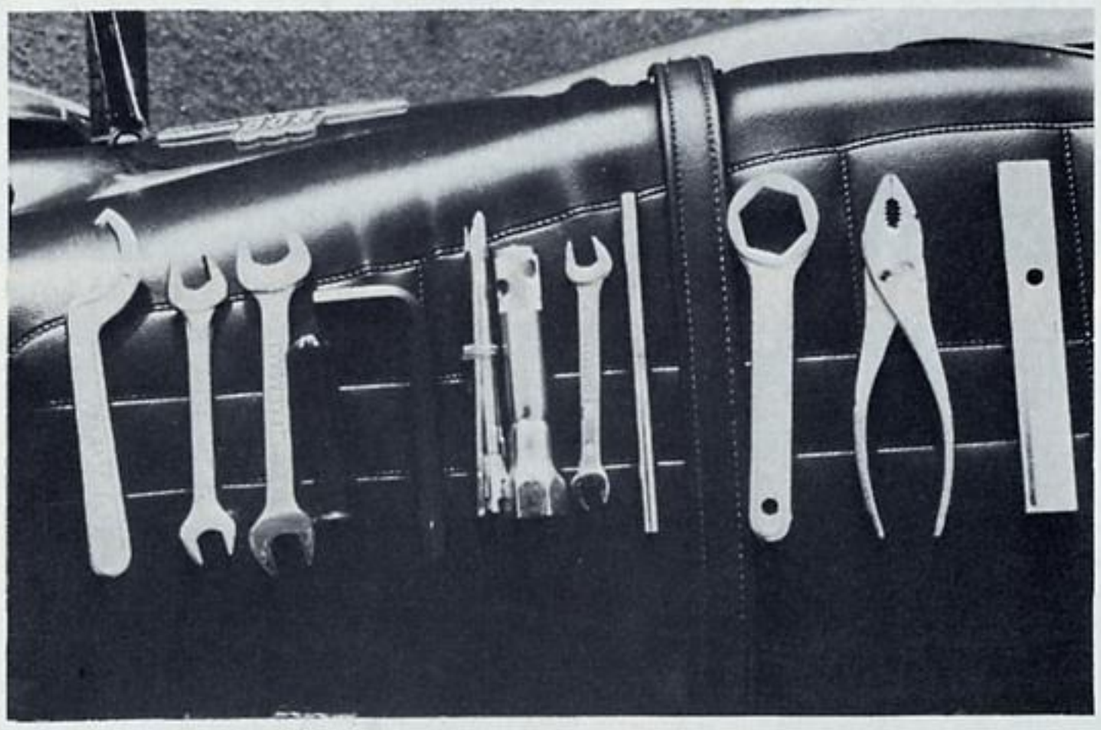
L'essai... il faut bien chercher les défauts

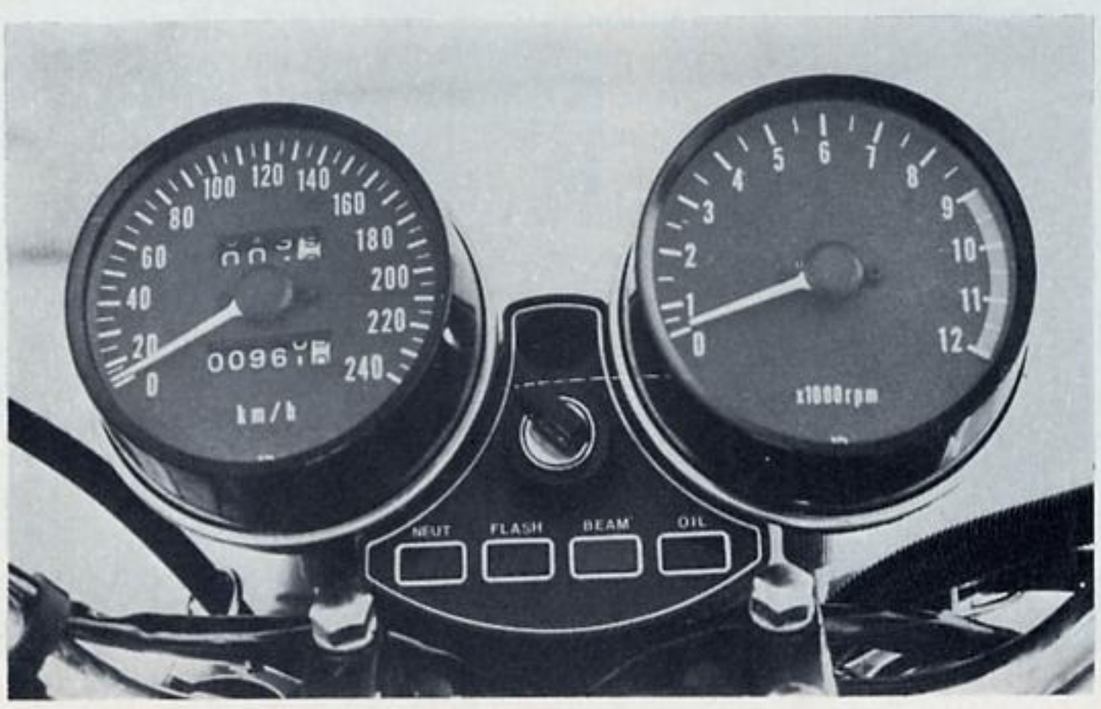
Nous l'avons déjà dit, elle n'est pas plus grosse qu'une 750 Honda, mais le fait de penser qu'il y a 82 cv dans le beau moteur tout noir impressionne quand même. En selle on soupire d'aise, ce n'est pas un grand cheval. Un pilote d'un mètre soixante dix posera bien à plat les deux pieds par terre. Contact, pression sur le bouton du démarreur — un rien — et le moteur tourne sans bruit, sans frottement de chaîne, c'est feutré, presque paisible. Au coup de gaz, pas de rugissement démentiel, un ronronnement bien amorti sort des 4 échappements.

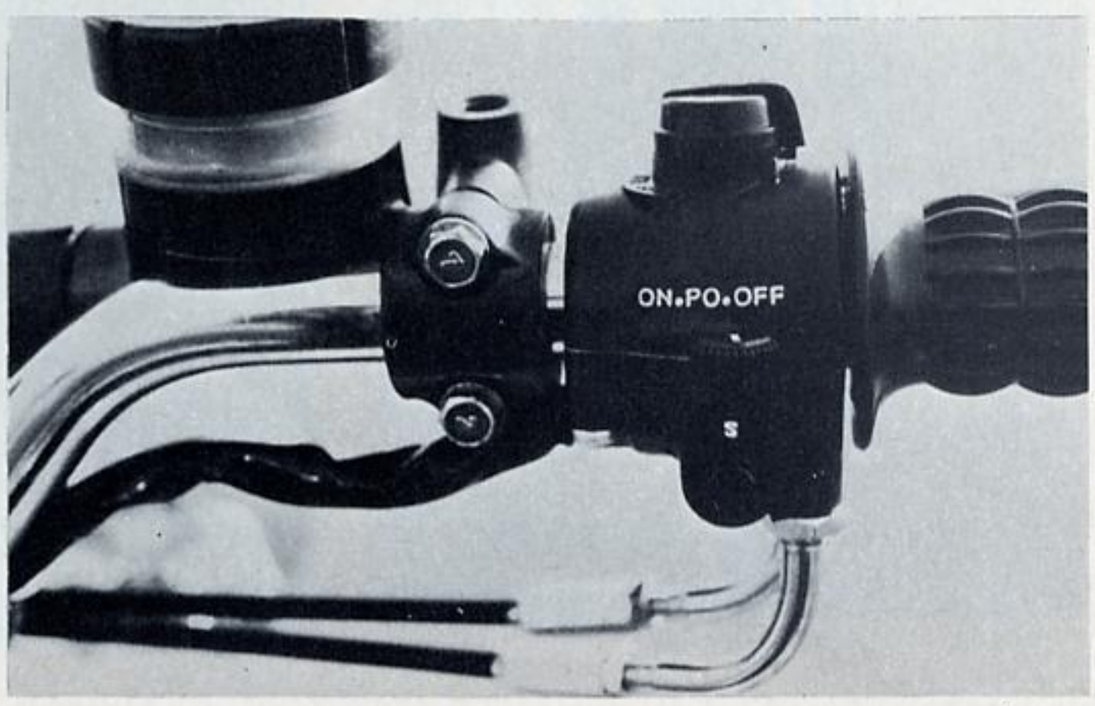
Sur la Z1, nul besoin de frimer pour faire parler les chevaux. A froid, indispensable d'user du starter et comme sur les Honda, le moteur est long à chauffer.

L'embrayage peut s'actionner avec le petit doigt, mais un petit doigt musclé tout de même. Cet embrayage colle à froid. On peut même caler au démarrage. Une fois le moteur chaud, il est extrêmement progressif. La sélection des rapports est douce et précise, on perçoit seulement un petit claquement au passage des deux premiers rapports. La course du sélecteur est comme il faut, ainsi que la position des commandes. Tout ceci concourt à vous mettre en confiance avec la bête.

Au démarrage aucun a-coup de transmission, on décolle en douceur. Dès 1500 t/mn, les chevaux arrivent. La souplesse est bien sûr fabuleuse, on peut descendre jusqu'à 2000 t/m, en 5e et réaccélérer sans que le moteur proteste. Les montées en régime sont géniales, normal d'ailleurs avec un double arbre à came en tête. Et les accélérations... Alors là, cramponnez-vous, c'est du sérieux. De 1500 à 9000 t/mn, l'accélération est plus que progressive : en fait, ça n'en finit pas de pousser, de plus en plus fort ! C'est merveilleux et affolant à la fois. Le 400 DA en moins de 13 secondes, il faut le vivre, mais savoir le faire... Débutants s'abstenir ! Surtout, n'essayez pas en ville, car au bout des 400 mêtres, vous êtes déjà à plus de 160 km/h...







La Z1 des villes

Bien sûr, pour une traversée éclair de Paris, une 125 lui ferait la pige, mais pour une grosse, elle se défend bien. On apprécie son silence, sa souplesse et, somme toute, sa maniabilité. Oui, elle est maniable, la 900, avec les grands guidons. Par ailleurs, aux arrêts feux rouges, on n'est pas en équilibre sur la pointe des pieds. Elle est plus basse que les 750 Honda et Suzuki. Le béquillage est aisé, l'accès à l'antivol aussi (hélas pour tout le monde). A basse vitesse, le freinage est plus que correct, les bougies n'encrassent pas, l'embrayage ne broute pas, le ralenti ne varie pas. La machine sans problème, en somme.

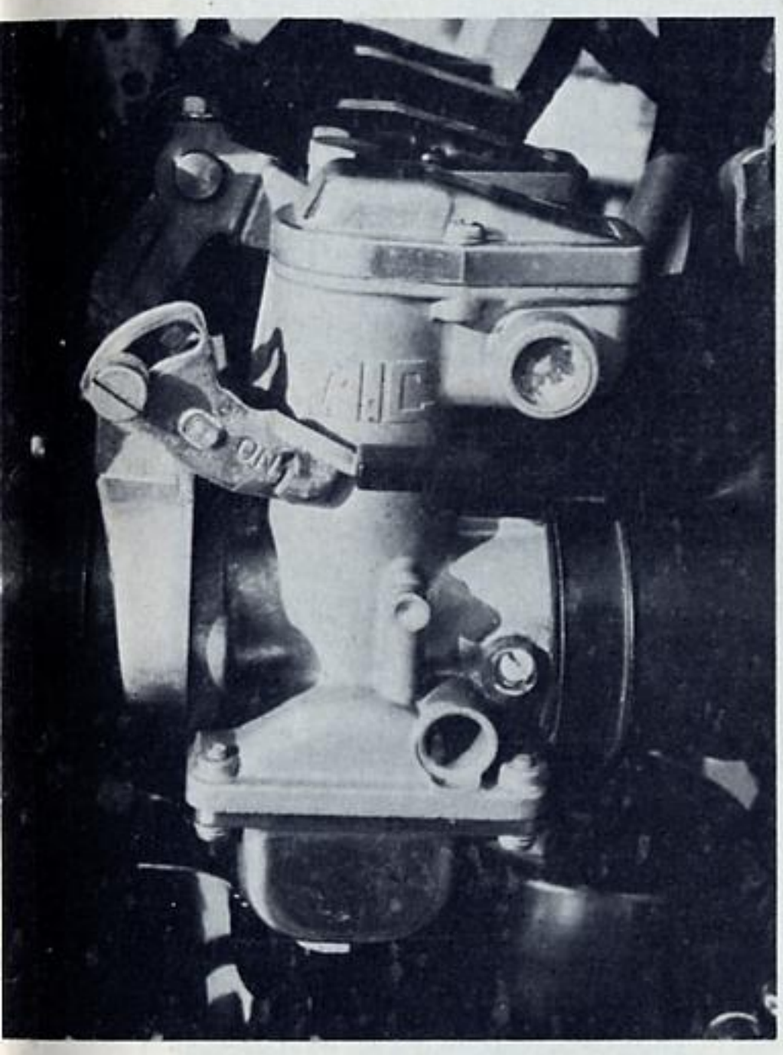
La Z1 des routes

Là, seulement, il est possible d'utiliser les 82 cv de la bête. Et là, vraiment, on se fait plaisir. La souplesse encore est l'objet d'émerveillemement. Si par cause d'encombrements votre vitesse tombe à 60 km/h, inutile de descendre un rapport, elle repart gaillardement en 5e. Et quelle sécurité vous offrent ces accélérations démentes... Encore faut-il s'en servir à bon escient.
Sécurité toujours dans la tenue de route, pas de guidonnage ni de louvoiements intempestifs et une garde au sol qui autorise bien des fantaisies. La maniabilité de l'engin pardonne certaines erreurs de trajectoire. Pourtant, il est possible de faire mieux encore en changeant les amortisseurs arrière qui sont un peu durs, le confort s'en ressent aussi sur mauvaise route. D'imperceptibles vibrations, qui ne sont pas ressenties par le pilote, brouillent seulement l'image du rétroviseur à partir de 5000 t/mn. Il faut dire aussi que ce rétroviseur, fort beau, avait un miroir mobile. Le freinage est bien entendu très bon grâce au frein à disque, moins dur à actionner que sur les 750 de la marque par exemple. Toutefois, lorsqu'on a goûté au double disque, on sait qu'il est encore possible d'obtenir mieux, bien sûr, c'est plus cher... L'option coûte.

Par ailleurs il serait souhaitable que l'on puisse acheter cette moto équipée d'un code-phare à iode, ce serait un atout de sécurité supplémentaire.

La Z1 a toutes les qualités d'une grande routière... sauf l'autonomie. Aux USA, on roule à 120 km/h soit 5000 t/mn et à ce régime, on fait 200 kms sans arrêt-pompe. Chez nous, on roule nettement plus vite (pour un temps encore) et il faut songer à ravitailler tous les 120 kms. La consommation ressort à 12,5 litres aux 100 à 140 de moyenne. N'oublions pas que le moteur est une 903cc...

Lorsqu'apparait une nouvelle moto, on pense à ceux qui vont essuyer les plâtres. Avec la 900 Kawasaki, pas de danger, c'est du solide, garanti... Avant d'être lancée sur le marché, elle a subi de sérieux tests d'endurance aux USA. Ainsi quelques pilotes de vitesse, dont Paul Smart, ont matraqué la Z1 durant 8000 kms sur le circuit de Talladega et sur l'anneau de vitesse, ils tournaient à une moyenne horaire de 195 km/h. Ensuite, une traversée des Etats Unis aller et retour fut entreprise à raison de 800 kms par jour. Jamais les essayeurs de la grosse Kawa ne connurent le moindre problème. Ces tests ont été entrepris avant la sortie de la Z1, et la moto d'essai roulait camouflée sous un habillage... Honda. Pour ma part, j'ai parcouru plus de 2000 kms avec la Z1, dont un aller-retour Paris/Toulon, et ceci sans le plus petit ennui technique.



Performances

Pour mesurer les performances optimum, nous avons fait poser un guidon plus petit que celui d'origine sans que pour autant ce soit un guidon bracelet. Les chronos ont été mesurés à Montlhéry pour un vent assez violent (15 km/h). Le pilote était vêtu de cuir et le meilleur tour d'anneau ressort à 191,2 km/h, en position semi-couchée et 180 km/h en position assise. Sur l'autoroute il est certain que les 200 seront atteints d'autant plus que sur l'anneau la ligne rouge 9000 n'a jamais été dépassée. En accélération le 400 mètres départ arrêté a été parcouru en 12,2 secondes, et le 1000 m en 24 secondes.

Fiche technique

Moteur : 4 cylindres 4 temps à double ACT
Alésage course : 66 × 66
Cylindrée : 903cc
Puissance : 82cv à 8500 t mn
Compression : 8.5 à 1
Couple : 7,5 kg m à 7000 t/mn
Carburateur : 4 Mikuni de 28 mm
Boite de vitesse : 5 rapports
Embrayage : multidisques travaillant dans l'huile
Allumage : batterie bobine 12v 14AH
Cycle : cadre double berceau, fourche avant télescopique, suspension arrière à bras oscillant avec amortisseurs réglables en 5 positions
Roues : 325 × 19 à l'avant et 400 × 18 à l'arrière
Freins : un disque à l'avant, un simple came de 200 mm à l'arrière.
Réservoir : essence 15 litres, huile (carter humide) 3,5 litres
Poids : à sec 230 kg
Prix : 14500 f
Importateur : Ets SIDEMM, 12-14, rue de l'Église, Paris-15e

un sentiment de confiance...

Kawasaki 900 super 4

900 cc 4 temps 4 cylindres D.A.C.T.
82 ch plus de 200 kmh 400 m D.A : 12 s

La KAWASAKI 900 Super 4, de conception entièrement nouvelle, est destinée à tous les pilotes expérimentés qui attendaient depuis longtemps une machine plus puissante et plus sûre. La KAWASAKI 900 Super 4 est la première grande routière de sa catégorie dotée d'un moteur à double arbre à cames en tête, c'est aussi la plus puissante machine de série actuelle. Les ingénieurs de Kawasaki Heavy Industries, après des années de recherche et de mise au point, ont décidé de lancer la fabrication en série de ce nouveau modèle parce qu'ils estimaient avoir atteint les buts qu'ils s'étaient fixés : réaliser une 900 qui ajoute à une parfaite stabilité aux grandes vitesses, la maniabilité et la souplesse d'une grosse cylindrée, la sécurité d'un système de freinage porté à un degré maximum d'efficacité.

A ces qualités fondamentales, la 900 Super 4 ajoute un certain nombre d'innovations :
- Un dispositif anti-pollution qui réduit de 40 % l'émission de gaz nocifs.
- Une chaîne à maillons spéciaux «hautes puissances», lubrifiés automatiquement par pompe.
- Des sièges de soupapes usinés dans un alliage très dur permettant l'utilisation d'essence sans additif de plomb.

La nouvelle KAWASAKI 900 Super 4 n'est pas la moto de tout le monde. Mais si vous êtes de ceux qui rêvent d'une moto qui puisse se conduire en confiance jusqu'aux plus grandes vitesses, avec toujours d'incroyables réserves de puissance et une sécurité maximum, alors vous devez immédiatement l'essayer. Et vous aurez, en plus, le privilège de découvrir un nouveau plaisir de piloter.

La KAWASAKI 900 Super 4 sera livrable dès Janvier 1973.

Kawasaki

Importation SIDEMM 12 rue de l'Eglise 75015 PARIS

JEKER (Balsthal, Suisse)
HI-WO (Zurich, Suisse)

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD
motorcycle division Tokyo Japan